

ES IN ALLE EWIGKEIT

UNERREICHT, UNSTERBLICH,
UNFASSBAR SEXY – DER E-TYPE IST AUTOKULT PUR



Text: Marco Wendlandt, Fotos: Nico Meiringer

E ist die Sportwagenikone schlechthin, bis heute stilbildend und immer noch ein Männertraum: der Jaguar E-Type. Aber nicht nur Kerle werden weich beim Anblick der Katze, auch die Damenwelt schmilzt sanft dahin. Zu erleben längst in Málaga, als Dani und Allena den Black Panther von Coast Classics streicheln dürfen. Die schwarze Katze ist ein Jahrhundertwurf, urbritisch wie die Queen, der Tower und Fish 'n' Chips. Ein Racer, der zum Pulsbeschleuniger wird – auch knapp 50 Jahre nach seiner Premiere. Diese Katze hat Traummaße, eine endlos lange Motorhaube, muskulöse Kurven und ein starkes Herz. Daran haben sich zwischenzeitlich Generationen erfreut, und es ist der Traum vieler, dieser Kat-

ze mal ordentlich auf den Schwanz zu treten. Lucky Ladys. Sie dürfen, wovon andere nur träumen können. Das Entern der schmalen Sitznische, für gestandene Männer eine beschwerliche Turnübung, ist für die Mädels easy, sie passen locker in das Cabrio. Jaguar legte zwar schon kurz nach Produktionsbeginn die Bodenbleche tiefer, doch auch nach der „flat floor“-Ära tun E-Type-Eigner gut daran, auf ihre Figur zu achten. Wer sich in die ledernen Sitzschälchen gezwängt hat und über die endlose Haube mit dem schwellenden Powerdome nach vorn peilt, spürt ein wohliges Kribbeln im eingezwängten Gesäß, voller Vorfreude auf das, was kommt. Und wie es kommt!



WAS IST VILLAGERSON? ZIELT MAN IN
DICH 2-TYPE MIT DEN
KURZHEIM ERWELTICHEN

DANCI ZHODI TABI UNO ALL'INA DAWI SPEED
DIEE BRITENI KATZE SEIOMI AUTOMILE
WILCH BEKEMATOBIEN

Der Sechszylinder zündet auf Knopfdruck, rauszt gefährlich und sein dumpfes Knurren reicht, um Männern mit Benzin im Blut die Nackenhaare aufzurichten. Auch die Ladies sind „amused“, der Ton stimmt schon mal. Die vielversprechende Akustik in Vortrieb umzusetzen, ist aber eine andere Nummer. Das schon beim Modellstart antiquierte Moss-Getriebe mit dem unsynchronisierten Ersten verlangt Kraft und Fingerspitzengefühl. Komm schon, rein mit dem Gang! Nach einiger Eingewöhnung rasten die vier Vorwärtsgänge vernehmlich ein wie die gute alte Kettenschaltung beim Fahrrad. Viel tun muss man zum Glück nicht, denn der Doppelschalter lebt nicht von hohen Touren, sondern vom souveränen Keller-Drehmoment. Schub ab Leerlauf ist die Devise, das machte den E-Type gleichermaßen zum flotten Sprinter und unangestrengten Tourer – sofern die Straße einigermaßen mitspielt. Dann ist die Federung annähernd kommod, ein Verdienst der komplexen Hinterachse mit Hilfsrahmen, doppelten Schraubenfedern und Innenliegenden Bremscheiben. Das Lenkrad dreht sich ohne Servohilfe, beim Bremsen verlangt die Katze einen Tritt wie Messlöhn beim Elnmeter vorlegt – Mucks sind





allerorten gefragt und machen das Cruisen zum Kraftakt. Macht nichts. Wenn die Katze in Gang ist, schnurrt sie behaglich und entschädigt die Dame am Steuer für jeden unweiblichen Krafteinsatz. Was für ein Auto!

Die Basis für die Erfolgsgeschichte wurde schon 1956 gelegt, als Jaguar-Chef William Lyons den Designer Malcolm Sayer mit der Entwicklung eines XK-Nachfolgers beauftragte. 1957 begannen die Testfahrten mit dem Prototyp,



Im März 1961 wurde der E-Type als Coupé und Open Two Seater präsentiert, mit Monocoque und vorderem Hilfsrahmen. Mit Preisen ab 25.000 Mark für den Roadster und 26.000 Mark für das Coupé kostete die rassistige Katze nur die Hälfte eines Aston Martin DB4 oder Ferrari 250 GT.

Der E-Type schlug ein wie eine Bombe, die Händler forderten händeringend mehr Autos, aber die Bänder liefen nur schleppend an – schließlich hatten die vorsichtigen Briten nur mit 1.000 verkauften Einheiten gerechnet. 75 Prozent der ersten Serie schipperten gleich über den großen Teich, 1965 ersetzte der 4,2-Liter-Motor das 3,8-Liter-Aggregat und 1967 fielen die schönen Augen der Katze neuen amerikanischen Gesetzen zum Opfer – die schicken transparenten Scheinwerfer-Abdeckun-



UNTERSSEITIG VON ZEITZUGER
 WER SICH NUR ÜBER DIE
 WÄRTZIG BEWAHREN, ZEITZUGER



gen der ersten Serie waren Geschichte. Die US-Abgasvorschriften sind auch für drastisch reduzierte Leistungswerte verantwortlich. Gerade mal 187 PS blieben übrig – nicht genug, um im Wettbewerb mit Thunderbird, Corvette, AC Cobra oder Porsche zu punkten. Die Fahrleistungen des E-Type wurden durch den V12-Motor 1971 zwar wieder ausgeglichen, aber die Katze war insgesamt nicht mehr so aggressiv und agil wie zu Anfang. Die Krise ließ die Verkaufszahlen der betagten Ikone endgültig abstürzen, im September 1974 wurde die Produktion eingestellt. 72.529 Einheiten des E-Type sind in 14 Jahren produziert worden – nicht übel für einen Wagen, für den der Hersteller anfangs nur 1.000 Stück für realistisch hielt. 21 Jahre nach Produktionsende erlangte die Katze ihren verdienten Platz im Olymp: Das Museum of Modern Art in New York entschied, einen stahlblauen E-Type als automobiles Kunstwerk in seine Sammlung aufzunehmen. Braucht es noch mehr Beweise, dass der Kult unsterblich ist? Dann fragt doch einfach Dani und Alena. Der kompromisslose Charme des Jaguars hat sie voll im Griff und beamt sie geradewegs in die Sebziger – eine Zeit, in der die beiden noch nicht mal angedacht waren. Aber mit den richtigen Genen kann es auch ein gestandener Fünfziger locker mit zwei jungen Hüpfern aufnehmen...

Wir bedanken uns bei Rokker für die freundliche Unterstützung.



E TYPE
JAGUAR
4.2





TECHNISCHE DATEN

JAGUAR E-TYPE II

Baujahr: 1969

Motor: Sechszylinder

Hubraum: 4.235 cm³

Leistung: 198 kW (269 PS)

Max. Drehmoment: 384 Nm bei 4.000/min

Getriebe: Viergang manuell

Antrieb: Hinterräder

Länge/Breite/Höhe: 4.450/1.660/1.270 mm

Gewicht: 1.250 kg

Beschleunigung 0-100 km/h: 7,0 s

Top-Speed: 243 km/h

Preis/Wert: unverkäuflich

